The

Grand Trunk Pacific

Canada's Nationale Transkontinentale Eisenbahn

Die einzige transkontinentale ganz-canadische Bahnroute

Prince Rupert und die Naturschätze entlang der Bahnlinie



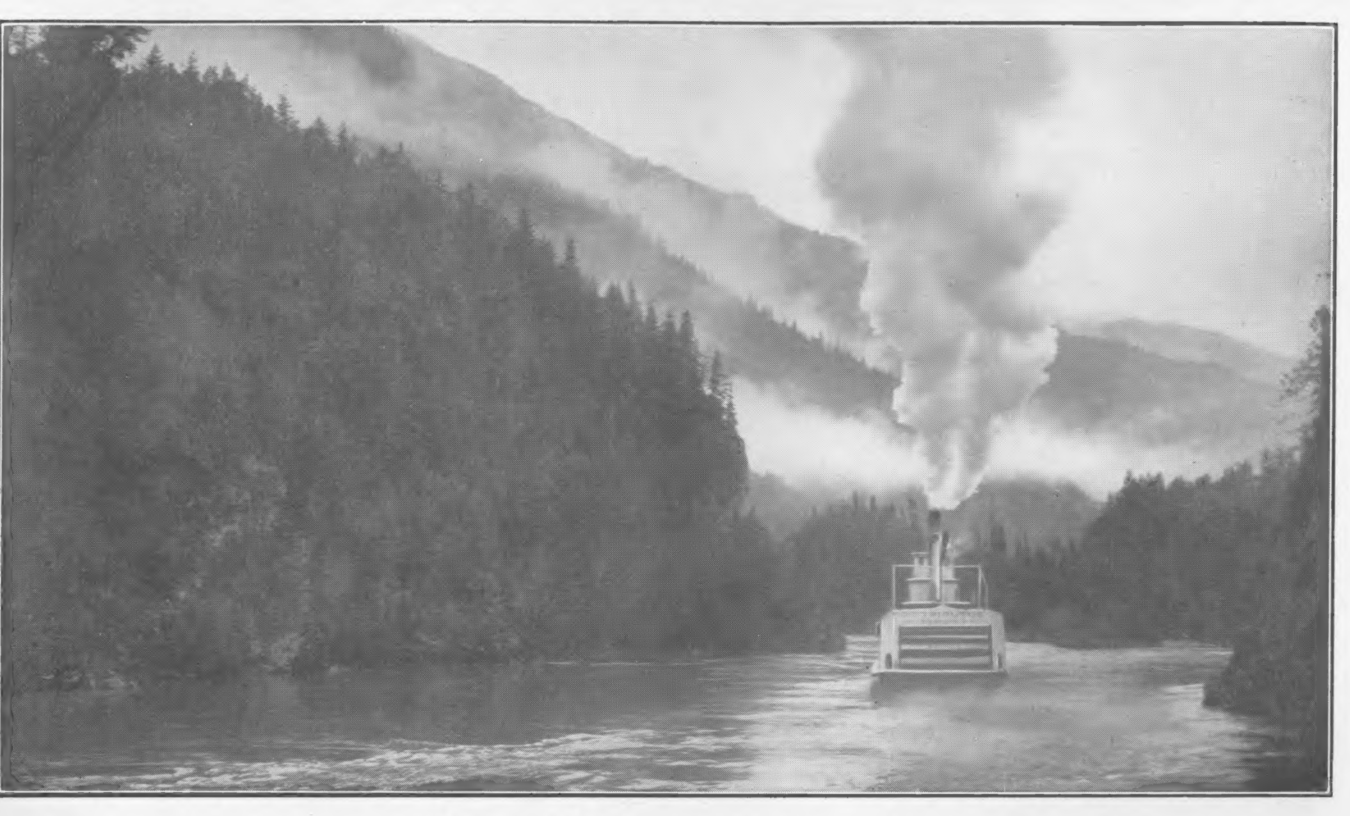
The

Grand Trunk Pacific

Canada's
Nationale Transkontinentale
Eisenbahn

Die einzige transkontinentale ganz-
canadische Bahnroute

Prince Rupert
und
die Naturschätze entlang der
Bahnlinie



AUF DEM FLUSS SKEENA IN BRITISCH-KOLUMBIEN

DIE GRAND TRUNK PACIFIC EISENBAHN-GESELLSCHAFT

DIE durch Parlaments-Akte im Jahre 1903 inkorporirte Grand Trunk Pacific-Eisenbahn-Gesellschaft hat mit der canadischen Regierung Vereinbarungen getroffen für den Bau und den Betrieb einer Bahnlinie quer durch Canada von dem Atlantischen nach dem Pazifischen Ozean, gänzlich innerhalb canadischen Gebietes, von einer veranschlagten Hauptgeleislänge der Hauptlinie von 3,600 Meilen; ausserdem sollen mehrere Zweigstrecken von beträchtlicher Länge und Bedeutung erbaut werden, während eine 190 Meilen lange Strecke südwärts von der Hauptlinie nach Fort William und Port Arthur, am Superior-See, zu dem Zwecke der Herstellung einer Verbindung mit der Schiffahrt auf den Grossen Seen, schon jetzt im Betriebe steht. Ferner wird eine 229 Meilen lange Strecke südwärts von der Hauptlinie nach North Bay oder Gravenhurst, in der Provinz Ontario, zur Herstellung einer Verbindung mit den Bahnlinien der Grand Trunk Railway Company of Canada, sowie eine weitere Strecke von der Hauptlinie südwärts nach Montreal projektirt. Auch sind weitere Zweigstrecken projektirt nach Brandon, Regina, Prince Albert und Calgary, Moose Jaw, Lethbridge, Prince Albert, Battleford, Vancouver und nach Dawson in dem Yukon-Gebiet. Die nach Regina und Calgary führenden Strecken sind theilweise fertig, und die anderen bereits in Angriff genommen.

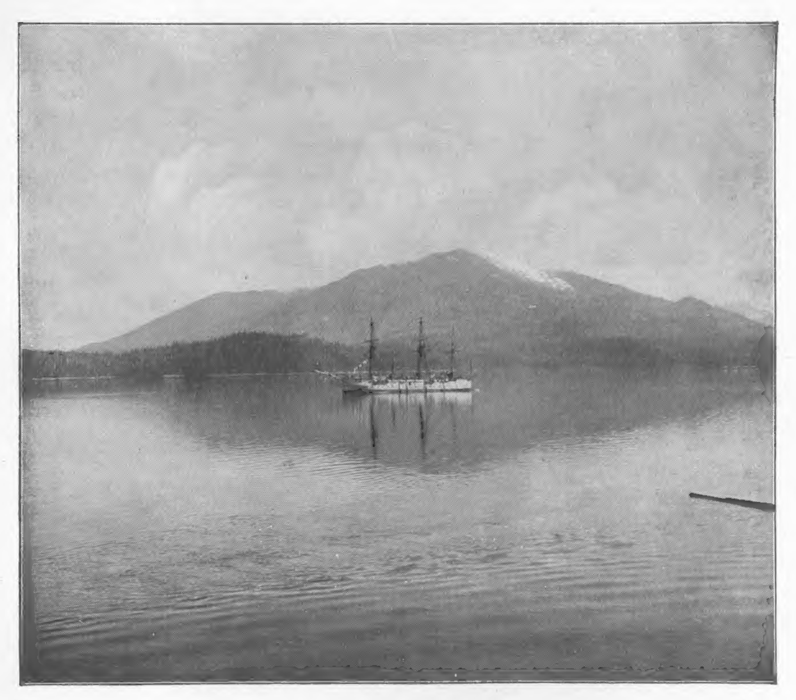
Eine Tochter-Gesellschaft, deren Zweck der Bau von weiteren Zweigstrecken ist, als die es sind und einschliesslich derer, welche in dem Freibrief der Grand Trunk Pacific-Eisenbahn vorgesehen sind, is durch Parlaments-Akte im Jahre 1906 unter dem Namen der Grand Trunk Pacific Branch Lines Company, mit einem Aktienkapital von 50,000,000 Dollar inkorporirt worden.

Dieses kolossale Unternehmen, welches an Grösse und Bedeutung jeden bisher erfassten Eisenbahn-Bauplan als Ganzes übertrifft, ist projektirt worden, um dem dringenden Bedarfe für Transport-Gelegenheiten in Britisch-Nordamerika gerecht zu werden, der verursacht wird durch die grosse Einwanderungsfluth, welche sich gegenwärtig in jenes Land aus Grossbritannien, dem nördlichen Europa und in noch weit grösserem Maassstabe aus dem westlichen Theile der Vereinigten Staaten ergiesst und sich den reichen Ländereien zuwendet, welche in so grosser Ausdehnung in den Provinzen Manitoba, Saskatchewan und Alberta gelegen sind.

Die für diese neue transkontinentale Eisenbahn Vorkehrungen treffenden Vereinbarungen zwischen der Gesellschaft und der Regierung haben einen zweifachen Charakter, und sie bedeuten in ihrer Ausführung die Verschmelzung einer auf Kosten der Regierung erbauten Bahn mit

den Bahnlinien einer privaten Korporation in ein System, unter der ausschliesslichen Kontrolle, Leitung und dem Betriebe der Grand Trunk Pacific-Eisenbahngesellschaft.

Das autorisirte Kapital der Gesellschaft beträgt 45,000,000 Dollar, wovon 20,000,000 Dollar als Prioritäten emittirt werden können. Als Entgelt für Garantien etc. hat die Grand Trunk Railway Company of Canada sämmtliche Stammaktien (mit Ausnahme derer im Besitze von Direktoren) anzukaufen, und während der Dauer der Vereinbarungen mit der Regierung muss sie eine Mehrheit im Besitze behalten. Der östliche Endpunkt der Bahn wird sich in Moncton, New Brunswick, befinden, von welchem Platze aus der Seehafen Halifax über die Intercolonial Railway erreicht werden wird, während auch eine Zweigstrecke nach St. John projektirt wird. Die Entfernung nach dem erstgenannten Hafen beträgt 185 Meilen und nach dem letzteren 89 Meilen. Der westliche Endpunkt wird sich in Prince Rupert, Britisch-Kolumbien, an der Pacific-Küste, nahe der Südgrenze von Alaska, befinden.



PRINCE RUPERT HAFEN

Für Konstructionszwecke ist die projektirte Bahnlinie in zwei grosse Abtheilungen geschieden, nämlich die Östliche Abtheilung und die Westliche Abtheilung, und der Theilungspunkt befindet sich in Winnipeg, Manitoba.

OSTLICHE ABTHEILUNG

von Moncton nach Winnipeg, 1,800 Meilen.

Die bereits gänzlich im Bau begriffene Bahnlinie wird, in Moncton ihren Anfang nehmend, in der durchführbar direktesten Richtung innerhalb der Provinz Quebec nach der Stadt Quebec führen. In Chaudiere Junction, fünf Meilen oberhalb von Quebec, wird die neue Bahnlinie den St. Lawrence-Fluss kreuzen, dann eine direkte Richtung einschlagen, die Umgebung des Abitibe-Sees und den Norden des Nepigon-Sees durchschneiden, bis nach Winnipeg, eine von Moncton aus auf 1,800 Meilen veranschlagte Entfernung. Die Hauptlinie dieser Abtheilung wird auf Kosten der canadischen Regierung gebaut und an die Gesellschaft für eine Zeitdauer von fünfzig Jahren verpachtet werden, während die Zweiglinien von der Gesellschaft werden erbaut werden. Gemäss den Bestimmungen der Parlaments-Akte und Vereinbarungen hat die Regierung vier Kommissäre ernannt, welche unter dem Titel „The Commissioners of The Transcontinental Railway" im Namen der Regierung die Oberaufsicht über den Bau dieses Theiles der Hauptlinie führen, und zwar auf Grund „der folgenden Bestimmungen: „Um zum Schutze der Gesellschaft, als „der Pächterin der Östlichen Abtheilung der besagten Eisenbahn, für „ökonomischen Bau derselben Sicherheit zu geben, in solcher Weise, dass „die Bahn mit bestem Nutzen betrieben werden kann, sei es hiermit „vereinbart, dass die Spezifikationen für den Bau der Östlichen Abtheilung „vor dem Beginn der Arbeiten der Gesselschaft unterbreitet und von „derselben gutgeheissen werden sollen, und dass die betreffenden Arbeiten „gemäss den besagten Spezifikationen ausgeführt werden und der Mit-„Oberaufsicht, sowie der Inspektion und Annahme durch den leitenden „Bauführer der Gesellschaft unterliegen sollen."

Da die von der Gesellschaft an die Regierung zu zahlende Pacht für die Benützung der Östlichen Abtheilung einem Prozentsatz der Baukosten entspricht, ist es ersichtlich für die Gesellschaft von grosser Bedeutung, dass dieser Posten „Kosten der Erbauung" auf einer möglichst ökonomischen Basis festgestellt wird, so wie das mit einer gutgebauten Eisenbahn nur vereinbar ist. In dieser Hinsicht gewährt die vorstehende, in der Vereinbarung enthaltene Bestimmung der Gesellschaft vollen Schutz. Bis zur Vollendung der Hauptlinie der Östlichen Abtheilung können Theilstrecken derselben, nach Fertigstellung, von der Gesellschaft gemäss solchen Bedingungen übernommen und betrieben werden, wie sie vereinbart werden mögen, und dürfen diese Bedingungen nicht weniger günstig, als die des Pachtvertrages für die ganze Abtheilung sein.

Die von der Gesellschaft gemäss den Bedingungen ihres Pachtvertrages für die Östliche Abtheilung zu zahlende Miethe ist die folgende:

Für die ersten sieben Jahre der besagten Zeitdauer soll die Gesellschaft die Bahn betreiben und nur die „Betriebskosten" zu zahlen haben; für die nachfolgenden dreiundvierzig Jahre soll die Gesellschaft jährlich an die Regierung als Pacht eine Summe bezahlen gleich drei Prozent pro Jahr auf die Kosten der Erbauung der besagten Abtheilung, vorausgesetzt,

dass falls in einem oder mehreren der ersten drei Jahre der besagten Periode von dreiundvierzig Jahren die Netto-Einnahmen auf der besagten Abtheilung über die ,,Betriebskosten'' hinaus nicht drei Prozent auf die Kosten der Erbauung betragen, der Unterschied zwischen den Netto-Einnahmen und der Pachtsumme nicht von der Gesellschaft zu zahlen ist, sondern kapitalisirt werden und einen Theil der Baukosten bilden soll, auf deren Gesammtbetrag zu der vorher erwähnten Rate während der ersten zehn Jahre des besagten Pachtvertrages sowie für den Rest der betreffenden Pachtperiode Pacht gezahlt werden muss.

Nach Verlauf einer Zeitdauer von fünfzig Jahren ist die Gesellschaft zu einer Verlängerung des Pachtvertrages für eine weitere Periode von fünfzig jahren berechtigt, für den Fall, dass die Regierung sich entschliesst, den Betrieb dieser besagten Abtheilung nicht selbst zu übernehmen; doch sollte die Regierung den Betrieb dieser Abtheilung übernehmen, so soll die Gesellschaft für eine weitere Periode von fünfzig Jahren zu solchen Durchgangs- und Transportrechten berechtigt sein, wie sie zum ununterbrochenen Betriebe zwischen der besagten Östlichen Abtheilung und anderen Theilen des Bahnsystems der Gesellschaft und des Grand Trunk-Bahnsystems nothwendig sein mögen, und zwar gemäss solchen Bedingungen, wie sie von Zeit zu Zeit vereinbart werden mögen.

Aus den Bedingungen des Pachtvertrages der Gesellschaft für diesen Theil der Bahnlinie ist es zudem ersichtlich, dass die Gesellschaft thatsächlich für eine Periode von sieben Jahren das Recht zu kostenfreier Benutzung der Bahn hat, und unter Berücksichtigung der für den Bau erlaubten Zeit, welche auf sieben Jahre festgestellt ist, sind bis 1919 keine Pachtzahlungen zu leisten; und da die Bahn einen ganz neuen und unentwickelten Theil des Landes durchschneidet, der bekannt ist für seinen Reichthum an landwirtschaftlichen und Mineral-Schätzen, sowie für seinen Holzreichthum, so lässt sich erwarten, dass lange vor der Zeit, zu welcher die erste Pachtzahlung fällig wird, die Gesellschaft von dem Betriebe der Bahn nach ihrer Vollendung reiche Einnahmen erzielt haben wird. Dieser Theil der Bahnlinie zwischen Quebec und Winnipeg wird eine Gegend durchschneiden, welche sich angemessener Weise als die Mineral-Region von Ost-Canada bezeichnen lässt, da in diesem an die Hauptlinie angrenzenden Distrikt sich die jetzt berühmten Silbererzlager von Cobalt befinden, ebenso Nickel- , Kupfer- , Eisenerzlager etc., welche nur auf das Hinzukommen einer Eisenbahn warten, um sie der Verarbeitung zuzuführen.

Während, wie vorstehend mitgetheilt, die Hauptlinie der Östlichen Abtheilung an die Gesellschaft verpachtet werden wird, werden die Zweiglinien dieser Abtheilung von der Gesellschaft erbaut werden und ihr Eigenthum sein, und zur Unterstützung des Baues der Zweigstrecke von der Hauptlinie südwärts nach Fort William und Port Arthur, bekannt unter dem Namen Lake Superior Branch, ist von der Regierung der Provinz Ontario eine Subsidie gewährt worden, in Gestalt von 2,000 Dollar baar pro Meile und 6,000 Acres Land pro Meile. Auch von der canadischen Regierung ist zur Unterstützung des Baues dieser Zweiglinie eine Subsidie von 6,400 Dollar baar pro Meile gewährt worden.



HAFERENTE IM WESTLICHEN CANADA

WESTLICHE ABTHEILUNG

Von Winnipeg nach dem Stillen Ozean, 1,756 Meilen.

In Anbetracht des physischen Charakters des Landes, durch welches die Westliche Abtheilung führt, theilt sich diese des Weiteren in die Prairie-Abtheilung und die Gebirgs-Abtheilung, und zwar erstreckt sich die Erstere von Winnipeg über Edmonton nach Wolf Creek, Alberta, eine Enternung von etwa 916 Meilen, und die Letztere, die, wie ihr Name andeutet, die Abtheilung ist, welche über die Berge von Wolf Creek, Alberta, nach Prince Rupert, Britisch-Kolumbien, führt, etwa 840 Meilen. Diese Westliche Abtheilung wird auf Kosten der Gesellschaft erbaut, doch gewährt die Regierung Beihülfe durch Garantirung der Erste Hypothek-Bonds der Gesellschaft, Hauptsumme und Zinsen, für fünfzig Jahre und zum Betrage von 13,000 Dollar pro Meile der Prairie-Abtheilung, sowie für



WEIZENDRESCHEREI IN SASKATCHEWAN, WEST-CANADA

drei Viertel der Kosten pro Meile der Gebirgs-Abtheilung, wie hoch diese auch sein mögen; um für den Rest der Baukosten Fürsorge zu treffen, garantirt die Grand Trunk Railway Company of Canada eine Bondemission der Grand Trunk Pacific Company, Hauptsumme und Zinsen, für fünfzig Jahre. Die Gesellschaft hat die Zinsen auf die Bonds zu zahlen, welche auf die Prairie-Abtheilung emittirt und von der Regierung garantirt werden, und zwar von dem Datum der Vollendung der Bahn an (die Zinsen während des Baues sind in den Baukosten vorgesehen), doch wird die Regierung die Zinsen auf die von ihr garantirten Bonds auf die Gebirgs-Abtheilung bezahlen, und zwar für die ersten sieben Jahre nach der Vollendung der Bahnlinie, ohne Rückanspruch an die Gesellschaft für die derart bezahlten Zinsen.

Das Land, durch welches die Prairie-Abtheilung der Bahn führen wird, enthält Ländereien, welche jetzt für den Weizenanbau als wohl

geeignet bekannt sind, und ist diese grosse agrikulturelle Region des Nordwestens an Ausdehnung vier Mal so gross, wie das Weizen-Areal der Vereinigten Staaten. Dieses Land, welches gegenwärtig in rapider Weise in Besitz von Ansiedlern übergeht, vermag schon im ersten Jahre der Kultivirung reiche Ernten zu produziren, und es wird der Bahn, so schnell wie dieselbe verlängert werden kann, einen grossen Verkehr liefern, und ist dadurch die Gesellschaft vollständig gerechtfertigt, wenn sie die Zahlung der Zinslasten auf die Kosten des Baues von Anbeginn übernimmt. Die durch Gegenden mit Minerallagern führende Gebirgs-Abtheilung wird dagegen etwas längere Zeit zu ihrer Entwickelung erfordern, und die Regierung hat daher, wie erwähnt, die Zahlung der Zinslasten gemäss ihrer Garantirung von drei Vierteln der Baukosten für die ersten sieben Jahre nach der Vollendung übernommen (im Falle von Fehlzahlung seitens der Gesellschaft begibt sie sich ihres Rechtes auf Rückanspruch an dieselbe für weitere drei Jahre), und unter Berücksichtigung der Bauperiode, welche auf sieben Jahre festgesetzt ist, wird die Gesellschaft gemäss der von der Grand Trunk Ralway Company of Canada geleisteten Garantie nicht vor 1919 diese Verpflichtung zu übernehmen haben, ausser den Zinslasten auf ein Viertel der Baukosten.

Eine der für die Aussichten der Gesellschaft in der Zukunft wichtigen Fragen nämlich die betreffs der zu erlangenden Steigungen, die je nachdem sie leicht oder schwer sind, für sparsamen oder kostspieligen Betrieb von grosser Bedeutung sind, war die Wahl der Yellow Head-Pass-Route durch die Rocky Mountains nach der Pacific-Küste. Erschöpfende Erforschungen sind von dem Ingenieur-Stabe der Gesellschaft gemacht worden, welche sich über eine Periode von drei Jahren erstreckt haben und den Peace River Pass, den Pine River Pass, den Wapiti Pass und eine Anzahl von zwischenliegenden Engpässen umfassten, mit dem Resultat, dass die Yellow Head-Pass-Route gewählt worden ist; dadurch ist eine Höchst-Steigung von nur einem Viertel Prozent oder eine Erhebung von 21 Fuss pro Meile für den Verkehr in östlicher Richtung und für die ganze Entfernung .zwischen Edmonton und der Küste gewonnen worden, und nur fünf Zehntel Prozent oder eine Steigung von 26 Fuss pro Meile für den Verkehr in westlicher Richtung, was verständlicher ist, wenn man in Berücksichtigung zieht, dass das nicht mehr ist, als das äusserst niedrige Gefälle, welches bei dem Bau der Bahn durch die ebenen Gegenden der Prairie-Abtheilung erlangt worden ist. Bei der Durchquerung der Rocky Mountains hat der Bahnbau nur eine Bergkuppe zu überwinden, deren grösste Höhe 3,712 Fuss beträgt. Diese bemerkenswerthen Verhältnisse bestehen in den nördlichen Gegenden auf Grund der Thatsache, dass die sich längs der westlichen Theile des amerikanischen Kontinentes hinziehenden Bergrücken, welche in Mexiko ihren Ursprung nehmen, ihre grösste Höhe in der Region des vierzigsten Breitegrades erreichen, von wo an sie nach dem Norden zu allmälig an Höhe nachlassen. Eine bessere Beleuchtung dieser phys schen Verhältnisse liesse sich wahrscheinlich nicht liefern, als durch den folgenden Vergleich der Höhen und Steigungen von sechs transkontinentalen Eisenbahnen mit denen der Grand Trunk Pacific Company:

Vergleich der Höhen-Erhebungen, der Maximal-Steigungen, wie des Gesammt-Gefälles auf verschiedenen transkontinentalen Eisenbahnen:

Name der Bahn	Höchste Erhebung Fuss	Maximal-Steigung pro Meile		Zu überwindende Total-Steigung	
		in östlicher Richtung Fuss	in westlicher Richtung Fuss	in östlicher Richtung Fuss	in westlicher Richt'ng Fuss
Grand Trunk Pacific:					
West. Abtheil. von Winnipeg nach Pr. Rupert	1 Höhe 3,712	21	26	6,990	6,890
Östl. Abtheil. von Winnipeg nach Moncton	......	21	31	......	......
Canadian Pacific	2 Höhen 5,299 4,308	116	116	23,106	23,051
Great Northern	3 Höhen 5,202 4,146 3,375	116	116	15,987	15,305
Northern Pacific	3 Höhen 5,569 5,532 2,849	116	116	17,830	17,137
Union Pacific System: von Omaha nach San Francisco	3 Höhen 8,247 7,107 5,631	116	105	18,575	17,552
von Omaha nach Portland	5 Höhen 8,247 6,953 3,537 3,936 4,204	106	116	18,171	17,171
Western Pacific	2 Höhen 5,712 5,108	52.8	52.8	9,385	5,076
Santa Fé-System	6 Höhen 7,510 7,453 6,987 7,132 2,575 3,819	175	185	34,003	34,506

Zusammentreffend mit der Auswahl der durch die Rocky Mountains führenden Route war die Feststellung der Lage des Endpunktes der Bahn an der Pacific-Küste, und wenn bei der Ausarbeitung der Pläne der Gesellschaft ein Moment als von grösserer Bedeutung als ein anderes betrachtet werden kann, so ist es sehr gehörig, diese Frage so zu behandeln, und zwar mit Rücksicht auf die nachfolgenden, sich daraus ergebenden Ereignisse. Von Anbeginn bot die Lösung dieser Frage viele Schwierigkeiten, da die Küste von Britisch-Kolumbien nicht viele günstig situirte Häfen besitzt, und es ergab sich daraus für die Hafen-Ingenieure der Gesellschaft die Nothwendigkeit, die Küste zu erforschen und zu untersuchen, mit der Absicht, die für den Zweck geeigneteste Lokalität ausfindig zu machen. Der schliesslich ausgewählte Hafen, nämlich Prince Rupert, ist etwa fünfzig Meilen von der Südspitze von Alaska gelegen, und er ist vom Pacifischen Ozean durch die Dixon-Einfahrt und die Brown-Durchfahrt erreichbar. Der Hafen von Prince Rupert besitzt einige der grössten Vorzüge für die Ozean-Schiffahrt, die sich nur längs der ganzen Pacifischen Küste finden lassen. Die in den Hafen führende direkte Kanal-Durchfahrt ist über eine halbe Meile breit und ist im Umfang genügend, um einen enormen Schiffahrts-Verkehr zu akkommodiren.



DAS WOHLHABEN EINES „HEIMSTÄTTERS" IN WEST-CANADA. SEIN ERSTES HAUS SOWIE EIN GROSSERES, VON IHM 5 JAHRE NACH SEINER ANSIEDELUNG GEBAUTES

Die Grand Trunk Pacific Telegraph Company wurde durch Parlaments-Akte in Jahre 1906 mit einem Aktienkapital von 5,000,000 Dollar zu dem Zwecke inkorporirt, entlang der Grand Trunk Railway ein Telegraphensystem einzurichten. Die Gesellschaft hat weite Befugnisse, und sie ist berechtigt zu etabliren, zu erbauen, oder durch Kauf, Pacht oder auf sonstige Weise zu erwerben, aufrecht zu erhalten und zu betreiben Kabel-, Telegraph- oder Telephon-Linien, über der Erde oder unter der Erde, oder irgend ein System drathloser Telegraphie oder ein Signal-System, oder ein solches für sonstigen elektrischen oder magnetischen

Sprechverkehr mit jedem beliebigen Ort in Canada oder sonstwo, und sie ist berechtigt, Bureaux für die Beförderung und den Empfang von Depeschen oder sonstigen Mittheilungen einzurichten; auch ist sie berechtigt, Telegraphen-, Telephon- und Kabellinien für Andere im Betrieb zu erhalten und zu repariren.

Gleichzeitig mit der Inaugurirung des Bahndienstes, besorgen die Grand Trunk Pacific Telegraphs einen kommerziellen Telegraphendienst zwischen allen Plätzen, während die Canadian Express Co. auf den Zügen einen Schnellgutbeförderungsdienst betreibt.

Die finanziellen Arrangements zur Beschaffung des anfänglichen Kapitals für den Bau der Eisenbahn wurden von den wohlbekannten Bankhäusern der Herren Speyer Brothers und N. M. Rothschild & Sons in London erledigt, und für die erste Bondemission waren die Applikationen zehn Mal grösser als der verkaufte Betrag.

Wegen Information betreffend freier Heimstäten oder Farmländereien in der Nähe der Bahn sollten Gesuche gerichtet werden an W. P. HINTON, General-Passenger-Agent der Grand Trunk Pacific Railway in Winnipeg, Man.

Der Anfang des Jahres 1910 findet die Grand Trunk Pacific im Besitze einer ununterbrochenen Schienenstrecke von Fort William an der Spitze des Sees bis nach Wolf Creek, nahezu 123 Meilen westlich von Edmonton und 1,366 Meilen westlich von Fort William. Im Anfange dieses Jahres wird diese ganze Meilenzahl im Betriebe sein, und es wird erwartet, dass während des Jahres die Linie von Yorkton nach Regina, der Hauptstadt von Saskatchewan, vollendet werden wird. Diese Zweigstrecke kreuzt die Hauptlinie bei Melville, 279 Meilen westlich von Winnipeg. Auch werden im Laufe von 1909 100 Meilen der Hauptlinie östlich von Prince Rupert erbaut und für den Verkehr fertiggestellt werden, und es lässt sich erwarten, dass die ganze Linie bis zur Küste vor dem Ende des Jahres 1912 vollendet sein wird. Zu den wichtigen Zweigstrecken, mit deren Bau sofort begonnen werden soll, gehören zwei Linien von Biggar, Saskatchewan, von denen die eine in nordwestlicher Richtung nach dem berühmten Tramping Lake-Distrikt und die andere durch denselben nach Calgary und Süd-Alberta führt. Die Linie von Tofield nach Calgary wird auch voraussichtlich in Jahre 1910 vollendet werden, ebenso eine Bahnlinie in südlicher Richtung von Regina nach der internationalen Grenze, wie auch eine Zweigstrecke von Watrous nach Prince Albert.

HÜLFSQUELLEN ENTLANG DER BAHNLINIE

LANDWIRTSCHAFT

Vor Betrachtung des offenen Prairie-Landes des Mittel-Westens, sowie der Weide- und Obstländereien des äussersten Westens, dürfte es sich verlohnen, auf das neue Gebiet einen Blick zu werfen, welches durch den Bau der Grand Trunk Pacific in New Ontario erschlossen werden soll.

Im Norden von Cobalt befindet sich ein Landdistrikt von 150 Meilen Breite und 300 Meilen Länge mit fast ununterbrochenen Thonlagern.

Nördlich von dem hohen Theile des Gebietes ist daselbst von der Regierung eine Versuchs-Farm eingerichtet worden, und die erzielten Resultate sind sehr überzeugend. Abgesehen von diesen regierungsseitigen Versuchen sind schon Hunderte von Ansiedlern im Lande. Im Sommer sind daselbst die Tage um zwei Stunden länger und die Nächte um zwei Stunden kürzer, was im Vergleiche mit den südlichen Grafschaften von Ontario in der Wachszeit einen Unterschied von vier Stunden pro Tag macht. Von Fachleuten wird behauptet, dass Gartengemüse in dem nördlichen Distrikt in zwanzig Tagen gleich viel wächst, wie in dreissig Tagen in Süd-Ontario.

Das Land steht nicht Jedermann für Heimstattzwecke zur Verfügung, aber es kann von thatsächlichen Ansiedlern für fünfzig Cents pro Acre unter gewissen Bestimmungen gekauft werden, welche die Vornahme bestimmter Verbesserungen vorsehen. Es unterliegt keinem Zweifel, dass dieses nördliche Land in Kürze voll besiedelt und als Farmgebiet ebenso anziehend sein wird, wie Alt-Ontario es heute ist.

Personen, welche sich daselbst nierderzulassen beabsichtigen, sollten sich an den Minister der Landwirthschaft (Minister of Agriculture) in Toronto, Canada, wenden, und wird ein an ihn gerichtetes Schreiben alle erwünschte Auskunft bringen.



SCHAFZUCHT IN ALBERTA, WEST-CANADA—3,500 STARK

Die Temiskaming & Northern Ontario-Eisenbahn ist jetzt bis Cochrane fertiggestellt, von wo aus eine Verbindung mit der Grand Trunk Pacific hergestellt werden wird, welch letztere Bahnlinie innerhalb der nächsten beiden Jahre dem Durchgangs-Verkehr nach dem Westen offenstehen sollte. Jene Thonländereien haben starken Holzbestand, doch der für das Holz erzielte Preis genügt gewöhnlich zur Deckung der Kosten des Abholzens.

Westwärts von diesem Thondistrikt führt die Bahnlinie durch ein gebirgiges Mineral-Land, bis 100 Meilen östlich von Winnipeg, in der Provinz Manitoba, das Prairieland erreicht wird. Von diesem Punkte

westwärts ist auf eine Entfernung von 1,000 Meilen ein ununterbrochenes Weizengebiet und für gemischten Farmbetrieb geeignetes Land, gelegen. In Manitoba und Saskatchewan wird das Land, soweit es besiedelt ist, hauptsächlich mit Weizen bestellt. Süd-Alberta war früher fast ausschliesslich ein Weideland, doch neuerdings hat der Distrikt einige ausgezeichnete Ernten geliefert, und in Weizen stellt sich der Ertrag bis auf 67 Bushel pro Acre.

Während Nord-Alberta keiner Provinz im Getreidebau nachsteht, erwirbt es sich auch Ruhm auf dem Gebiete des gemischten Farmbetriebes und der Milchereiwirtschaft. Westwärts von Edmonton, in dem gebirgigen Gebiete, befinden sich weite geschützte Thäler, in welchen Weidekultur, Milcherei, Viehzucht und selbst Obstzucht mit Erfolg betrieben werden können. Dieser Landestheil erfreut sich eines milden Klimas, dank der warmen Winde, welche von Luftströmungen, die Japan entstammen, dem Stillen Meere zugeführt werden. Soweit im Osten bis in Saskatchewan können Pferde und Rinder das ganze Jahr hindurch auf der Weide gelassen werden. In Süd-Alberta werden im Monat Februar Stiere von der Weide eingeholt und zum Versandt gebracht.

LÄNDLICHER TELEPHONDIENST

Bereits befinden sich in den Provinzen Manitoba, Saskatchewan und Alberta von der Regierung eingerichtete Telephonlinien; thatsächlich hat die Regierung die lokalen und Fernsprech-Gesellschaften ausgekauft, und die lokalen Verkehrslinien werden so schnell erweitert, wie die Gelegenheit es erfordert und die Umstände es gestatten.

Die Posteinrichtungen selbst in entfernt gelegenen Distrikten sind ausgezeichnet. Das Schulsystem ist angemessen, und dank der liberalen Zuwendungen sowohl seitens der canadischen Landes- als auch der Provinzial-Regierung für die Einrichtung und die Erhaltung von Schulen, hat jede Ortschaft eine Schule, woselbst sechs bis zwölf Schulkinder vorhanden sind.

Die Schulen stehen in strikter Weise jeder Kirchengemeinschaft fern, aber selbst in den neueren Ansiedlungs-Distrikten ist es das Übliche, Kirchen aller hauptsächlichen Konfessionen zu finden.

DIE REGIERUNG

Die Bundes-Regierung von Canada beruht auf Wahlrecht, und sie ist eine gleiche Vertretung von Canada, wie der Kongress solche der Vereinigten Staaten ist. Thatsächlich ist die Verwaltung der Angelegenheiten Canada's so nahe verwandt den Regierungs-Methoden der Vereinigten Staaten, dass kein merkbarer Unterschied besteht, höchstens darin, dass die canadische Regierung dem Willen des Volkes noch direkter und schneller verantwortlich ist. Canada besitzt seine eigene Regierung und zahlt an das Mutterland keinen Tribut.

STEUERN

Die nur für munizipale und Schulzwecke erhobenen Steuern sind niedrig und durchgängig übersteigen sie nicht den Betrag von zehn Dollar pro Viertel-Antheil (160 Acres) pro Jahr

Die Grand Trunk Pacific Eisenbahn durchquert den fruchtbarsten Theil von West-Canada, und mittels Niederlassung auf nahe der Route gelegenem Lande lassen sich die grössten Vortheile erzielen, sowohl hinsichtlich des Landwerthes, als auch der Marktpreise, wie auch hinsichtlich allgemeiner materieller und gesellschaftlicher Bequemlichkeiten.

Der Landestheil ist keineswegs ein baumloses, vom Winde gefegtes, flaches Prairieland, vielmehr ist er zum grossen Theile eine malerische, hügelige Gartengegend, mit Gruppen von Bäumen, reichlichem Wasser und einem so verlässlichen Klima, dass völlige Missernte in irgend einem Distrikte so gut wie unbekannt ist; im Gegentheil ist mehr Weizen pro Acre und besserer Weizen als sonstwo in Amerika die Regel.

BODEN

In frühen Perioden war die Natur dem westlichen Canada sehr gütig gesinnt, indem die Seen, welche während der Eiszeit die Ebenen bedeckten, ihren Schlamm und ihre Niederschläge zurückgelassen haben, welche jetzt den schweren und reichen Lehm des thonhaltigen unteren Erdreiches bilden, und diese Verbindung macht das Land zu dem fruchtbarsten in aller Welt. Dieser schwarze Lehm ist von einem bis drei und selbst fünf Fuss Dicke, und sowie der schmelzende Schnee in den Boden eindringt und in der Früh-Saison der Thon des unteren Erdreiches sich des Frostes entledigt, wird für das Wachsthum der Ernten genügend Feuchtigkeit gewährleistet, selbst wenn der Regenfall geringer als im Durchschnitt ausfallen sollte. Der Boden ist äusserst reich an Stickstoff, Kali, Kalk und Phosphorsäure, chemische Eigenschaften, welche in jeder Beziehung sehr wünschenswerth sind.

KLIMA

Die Zeit dürfte vorüber sein, in welcher noch der Eindruck bestehen kann, als sei das Klima von West-Canada ein abschreckendes. Solche Entstellungen der Thatsachen sind früher vielfach von böswilliger Seite publizirt worden, doch das beste Mittel behufs Anpreisung der prächtigen Eigenheiten des dortigen Klimas, welche die wenigen, geringen Nachtheile völlig überschatten, liefert die Thatsache, dass die Leute, welche sich dort bereits angesiedelt haben, prosperiren und glücklich sind.

Die Sommerperiode in West-Canada von der Zeit der Aussaat bis zur Ernte ist in jeder Beziehung ideal; die langen Tage, hell mit stundenlangem Sonnenschein und mit jedem Tage mehr davon als in anderen agrikulturellen Ländern, und die kühlen Nächte mit genügend Regenfall, der sich über die Saison des Wachsthums gehörig vertheilt, und wenig oder gar kein Regen in der Erntezeit, bei Abwesenheit von Sommerfrösten, gewährleisten dem Farmer von West-Canada grösste Gemüthsruhe und körperliche Gesundheit.

Der Herbst ist womöglich noch glorreicher, als der Sommer, und wenn sich der Winter einstellt mit seiner stärkenden trockenen Atmosphäre und klaren Tagen, so bleibt nichts zu fürchten übrig, vielmehr



VIEHZUCHT IN DER TOUCHWOOD HILLS-GEGEND, SASKATCHEWAN

giebt es viel Vergnügen in dieser Zeit mit dem Besuche von Freunden, sowie mit dem Nachgehen von Unterhaltungen und Vergnügungen, wie sie der Jahreszeit angemessen sind.

Der Schneefall übersteigt selten zehn bis zwölf Zoll während des ganzen Winters, so dass die Winterstürme, wenn sie in West-Canada vorkommen, nur von kurzer Dauer sind.

Cyklone oder Orkane sind in West-Canada unbekannt, und heftige Stürme irgend welcher Art kommen selten oder niemals vor.

GETREIDE-ERNTEN

Alle Cerealien, mit Ausnahme von Mais (maize) werden jetzt in vollendeter Weise in dem Theile Canada's gezogen, welcher von der Grand Trunk Pacific-Eisenbahn durchkreuzt wird. Weizen, Hafer, Gerste, Flachs, Kartoffeln und Gartengemüse gedeihen nur in wenigen anderen Gebieten so vorzüglich, wie in diesem „Äussersten Westen." Die Flachskultur ist eine nahezu allgemeine Nothwendigkeit für den Neu-Ankömmling in dem ersten oder zweiten Jahre, um den Boden urbar zu machen und ihn für die Weizenkultur in Stand zu setzen, und sichert ihm auf diese Weise das erste Jahr eine Ernte, genügend um ihn zu erhalten, bis er genügend Land für das sichere und reiche Ernteprodukt verfügbar gemacht hat.

Die Ländereien, auf welche im Vorstehenden Bezug genommen wird, sind im westlichen Manitoba, Saskatchewan und Alberta gelegen, woselbst die durchschnittliche Weizenernte in den letzten zehn Jahren etwa 20 Bushel pro Acre betragen hat, im Vergleich mit 12 Bushel in Minnesota, nur 15 in Iowa, 12 in Nebraska, nahezu 13 in Nord-Dakota und etwas über 10 Bushel pro Acre in Süd-Dakota.

Es ist nichts Ungewöhnliches, dass die Haferente 80 bis 100 Bushel auf den Acre liefert, und ein Gewicht von 40 engl. Pfund und darüber auf den Bushel.

WURZEL-ERNTEN

Der Boden in den Distrikten von West-Canada, welche die Grand Trunk Pacific-Eisenbahn bedient, ist ein idealer für die Kultur von Wurzelfrüchten; die Ernten sind kolossal, die Qualität ausgezeichnet, und der Durchschnittsertrag pro Acre wird nirgendwo übertroffen. Der Durchschnittsertrag der letztjährigen Kartoffelernte von Manitoba war, laut Berichten der Bundes-Begierung, 183 Bushel, der von Rüben und anderen Wurzelfrüchten 480 Bushel pro Acre, und gleich ausgezeichnete Resultate werden auch aus den anderen Provinzen gemeldet. In Einzelfällen erreichte die Kartoffelernte einen Ertrag bis zu 400 Bushel pro Acre, und der für Kartoffeln erzielte Durchschnittspreis stellte sich auf 39 Cents pro Bushel in Manitoba und auf 59 Cents in Alberta.

VIEHZUCHT

Die grossen Viehzüchtereien in Alberta sind besonders berühmt wegen der Qualität und der Quantität ihrer Stiere, Pferde und Schafe, während die Einschränkung der Weidegründe in Saskatchewan und Manitoba, infolge der stattgefundenen stärkeren Besiedelung, es für

die Farmer der letzteren Provinzen nothwendig gemacht hat, sich für allgemeine Zwecke mit anderen Viehsorten zu versorgen, und der in letzter Zeit gemachte Fortschritt ist ein befriedigender, da das parkähnliche Land ausgezeichnet dazu geeignet ist und mit seinem Reichthum an nahrhaften Gräsern sowie auch mit Rücksicht auf die nur kurze Zeit des Jahres, während welcher das Vieh mit Unterkunft und Futter zu versorgen ist, mehr als günstige Gelegenheit für die Viehzucht liefert. Die Unkosten, welche mit dem Überwintern der Viehherden verbunden sind, sind nicht gross, da der Schneefall ein schwacher ist, und die Saison für Stallfütterung oftmals nicht zwei Monate beträgt, und in Alberta ist die Periode selbst noch viel kürzer.

DAS INTERESSE DER BUNDES- UND DER PROVINZIAL-REGIERUNG FÜR DEN ANSIEDLER

Die grösstmögliche Unterstützung wird dem Ansiedler in allen Zweigen der Landwirthschaft, bei Vieh- und Geflügelzucht, bei der Milcherei und Obstzucht seitens der Bundes-Regierung wie der der Provinz zu Theil, deren Versuchs-Farmen und -Stationen an verschiedenen Punkten in den westlichen Provinzen gelegen sind, von welchen aus regelmässig Bulletins (kostenlos auf Ersuchen) ausgesandt, sowie Saatgetreide und Saatgräser zu geringen Kosten vertheilt werden, auch werden in regelmässigen Zwischenräumen praktisch erfahrene Farmer ausgesandt, um in den neuen Ortschaften Vorlesungen zu halten und Anweisungen zu ertheilen; es liefert das die Garantie, dass dem Ansiedler von Anfang an grössere Vortheile zur Verfügung stehen, als sich solche sonstwo in irgend einem anderen Lande finden lassen.

Die grossen Schlachthaus-Etablissements nahe Edmonton und in Winnipeg nahe der Bahnlinie der Grand Trunk Pacific gewähren eine Garantie, dass Rinder, Schafe und Schweine willige Abnahme zu guten Preisen finden werden. Auch Geflügelzucht ist, wie man sich überzeugen wird, sehr produktiv, da die Märkte von Winnipeg, Melville, Saskatoon, Edmonton und zahlreichen anderen, in rapidem Aufschwung begriffenen Centralplätzen gegenwärtig zum grossen Theile für ihre Versorgung von dem Osten abhängig sind, und die Preise sind nothwendiger Weise sehr hoch. Ähnliche Verhältnisse bestehen hinsichtlich der Einrichtung von Milchereien, in welchem Erwerbszweige den Neuankömmling höchst profitable Resultate erwarten. Alberta versendet zur Zeit einen Theil des Produktes seiner Milchereien nach dem Yukon und bis nach dem Orient, abgesehen von der Versorgung des lokalen Bedarfes. Die Industrie macht auch rapide Fortschritte in Manitoba, und in Saskatchewan sind neuerdings ansehnliche Erfolge erzielt worden.

Über die ganze Route von Winnipeg westwärts ist kein unansehnliches, oder dürres Land zu erblicken, wie solches über ausgedehnte Theile anderer durch Prairiegegenden führenden Bahnrouten zu sehen ist. Die Pfützen und Seen sind durchgängig nur gering alkalisch, und ein grosses Areal des Landes eignet sich besonders für gemischten Farmbetrieb, da das von der Natur gelieferte Grass reichlich ist und nahrhaft für das Vieh.

BEDÜRFNISSE FÜR DAS HEIM

Ein genügender Vorrath von gutem Wasser für Haushaltungszwecke ist in dem ganzen Gebiet entlang der Grand Trunk Pacific erhältlich, wenngleich in manchen Fällen die Brunnen 25 bis 75 Fuss tief sein müssen; doch ist es wohlbekannt, das gegen solche Verhältnisse in Prairiegegenden ein Einwand nicht erhoben werden kann.

Heizkohle, welche als Braunkohle (lignite) bezeichnet wird, da sie nicht in striktem Sinne Weichkohle, jedoch von viel besserer Qualität als Holzkohle in anderen Gegenden ist, wird gegenwärtig längs der Bahnlinie der Grand Trunk Pacific nahe Edmonton und Tofield gefördert, und auch die Gegend nahe Wainwright weist Kohlenlager auf und ebenso auch die nahe Touchwood. Westlich von Edmonton ist das Gebiet in haüfigen Zwischenräumen mit Kohlenadern durchzogen. Das liefert die Sicherheit für eine zuverlässige Versorgung mit ausgezeichneter Kohle zu verhältnissmässig niedrigem Preise, falls das Holz in irgend einem Distrikt für Haushaltungsbedarf ungenügend sein sollte. Holz ist entlang der Grand Trunk Pacific reichlicher vorhanden, als in irgend welchen anderen Distrikten der westcanadischen Prairien, und nur in einem kleinen Theile des Landes ist der Vorrath ein knapper; doch abgesehen von den Territorien von Raymore nach Undora, von Xena nach Duro, sowie von Biggar nach Vera, ist sonst durchgängig genügend Holz vorhanden, sowohl für Heizzwecke, als auch für den Bau kleiner Häuser.

BAUMATERIAL

Durch die Eröffnung der Grand Trunk Pacific bis zum McLeod-Flusse in Alberta ist ein Land mit ausgezeichnetem Holzbestande erschlossen worden, was Ansiedlern Gewähr liefert für reiches und billiges Angebot von Nutz- und Bauholz. In der Regel haben alle entlang der Bahnlinie gegründeten Ortschaften wenigstens einen Holzhof und manche sogar fünf, was ein Angebot zu verhältnissmässig niedrigen Preisen gewährleistet.

LITERATUR ÜBER WEST-CANADA

Dieses Büchlein kann sich nur in allgemeiner Weise und soweit der Raum es gestattet, mit der Veröffentlichung der zahlreichen ausgezeichneten Ausweise beschäftigen, welche von der Bundes- und der Provinzial-Regierung herausgegeben werden und welche jede Anfrage eines voraussichtlichen Ansiedlers befriedigen sollten.

DIE CANADISCHE REGIERUNGS-LITERATUR,

welche sich mit den Verhältnissen und Aussichten in West-Canada beschäftigt, ist sehr umfangreich und dazu angethan, dem Ansiedler volles Vertrauen einzuflössen. „Canada West the Last Best West" ist der Titel der neuesten vollständigen Brochüre, welche von dem Minister des Innern herausgegeben worden ist und welche ausführliche Auskünfte, mit Thatsachen und Resultaten über die Weidegelegenheit, die Milcherei-Industrie, den Getreidebau, den Gemischt-Farmbetrieb etc. enthält.

Diese Brochüre ist kostenfrei zu beziehen von der nächsten canadischen Regierungs-Einwanderungs-Agentur (die Liste derselben ist auf den Seiten 10 und 11 zu finden), oder von dem General-Passenger-Agent der Grand Trunk Pacific-Eisenbahn in Winnipeg.

HEIMSTATT-LÄNDEREIEN

In ihrer Brochüre L-1 hat die Grand Trunk Pacific-Eisenbahn ein Verzeichniss der entlang ihrer Route für freie Heimstätten und Vorverkauf verfügbaren Ländereien veröffentlicht mit einer Karte und allen erforderlichen Auskünften einschliesslich der Heimstätten-Bestimmungen, sowie derjenigen, welche sich auf Zoll und Fracht für die bewegliche Habe der Ansiedler etc. beziehen. Diese Brochüre wird auf Ansuchen, welches an den General-Passenger-Agent der Grand Trunk Pacific-Bahn in Winnipeg zu richten ist, kostenfrei geliefert werden; auch ist sie erhältlich durch Distrikt- oder Lokal-Agenten des Grand Trunk Bahnsystems oder der Grand Trunk Pacific-Eisenbahn.

Die Grand Trunk Pacific-Eisenbahn hat keine Farmländereien zum Verkauf. Der Zweck, welchen die Gesellschaft im Auge hat, ist der, die Einwanderung zu ermuthigen und den Ansiedler in seinen Bemühungen zu unterstützen, in diesem Lande grosser Möglichkeiten ein Heim zu finden.

STÄDTISCHE BAUPLÄTZE

Preise für städtische Bauplätze an Abtheilungs-Punkten bewegen sich zwischen 50 Dollar bis 400 Dollar, in anderen Ortschaften zwischen 50 Dollar bis 250 Dollar; die Bedingungen sind ein Drittel baar, der Rest in sechs oder zwölf Monaten zu erlegen, bei Zinsen zu acht Prozent pro Jahr. Die Bauplätze haben 25 oder 50 Fuss Front und eine Tiefe von 140 Fuss. Zehn oder mehr Bauplätze, welche als nicht erstklassig beseichnet werden können, kann ein Käufer zu einer Reduktion von zehn Prozent bis zu zwanzig Prozent von den gewöhnlichen Preisen solcher Bauplätze erhalten. Weitere Auskunft kann erlangt werden und Pläne sind erhältlich auf Gesuch, welches an G. U. Ryley, Land Commissioner Grand Trunk Pacific Ry., Winnipeg, Manitoba, zu richten ist.

ÜBERSICHT ÜBER DIE NORDWEST-CANADISCHEN LANDBESTIMMUNGEN

1. Irgend eine Person, welche das Haupt einer Familie ist oder irgend eine Person männlichen Geschlechtes und über 18 Jahre alt, kann als Heimstätte eine Viertel-Sektion (160 Acres mehr oder weniger) von verfügbarem Bundes-Land in Manitoba, Saskatchewan oder Alberta erhalten Der Applikant, welcher ein britischer Unterthan sein oder die Erklärung abgeben muss, ein solcher werden zu wollen, muss in eigner Person in der Bundes-Landagentur oder der Unteragentur für den Distrikt vorsprechen. Wenn gehörig auf einem angemessenen Formular beglaubigt, kann die Erklärung in irgend einer Agentur durch Vertretung abgegeben werden. und zwar durch den Vater, oder die Mutter, den Sohn, die Tochter, den Bruder oder die Schwester desjenigen, welcher eine Heimstätte erhalten will.

2. Einer Wittwe, welche eigene minderjährige Kinder hat, die von ihr für Unterhalt abhängen, ist erlaubt, als das alleinige Haupt einer Familie die Heimstätten-Erklärung abzugeben.

PFLICHTEN —Je sechs Monate Wohnsitz auf dem Lande und Kultivirung desselben während drei auf einander folgender Jahre. Ein Heimstätter mag innerhalb von neun Meilen von seiner Heimstätte auf einer Farm wohnen, von welcher mindestens 80 Acres ihm allein gehören müssen und die von ihm bewohnt sein muss, oder von seinem Vater, seiner Mutter, seinem Sohne, seiner Tochter, seinem Bruder oder seiner Schwester.

3. In gewissen Distrikten mag ein bewährter Heimstätter eine Viertel-Sektion längs seiner Heimstätte durch Vorkauf erwerben. Preis 3 Dollar pro Acre. Pflichten.—Er muss in sechs auf einander folgenden Jahren vom Datum der Heimstätten-Erklärung (einschliesslich der zur Erwerbung der Heimstätten-Konzession erforderlichen Zeit) je sechs Monate dort wohnen und von dem Lande 50 Acres mehr bebauen, als das auf seiner Heimstätte erforderlich ist, welche Bebauung entweder auf seiner Heimstätte oder dem durch Vorkauf erworbenen Lande, oder auf beiden erfolgen kann.

4. Ein Heimstätter, welcher sein Heimstättenrecht dadurch erschöpft hat, dass er bereits eine Heimstätte besitzt, und der Land durch Vorkauf nicht zu erhalten vermag, kann in gewissen Distrikten eine Heimstätte durch Kauf erwerben. Preis 3 Dollar pro Acre. Solche Heimstätten können von irgend welchen verfügbaren Ländereien sowohl auf ungerade als auch auf gerade nummerirten Sektionen erworben werden, die südlich von Stadtbesirk 45, östlich von der Bahnstrecke von Calgary nach Edmonton, und der Westlinie von Weideplatz 26, sowie westlich von dem dritten Meridian gelegen sind. Pflichten. —Er muss je sechs Monate in drei auf einander folgenden Jahren dort wohnen, fünfzig Acres bebauen und ein Haus im Werthe von 300 Dollar errichten.

Die Deklarations-Gebühr für eine Heimstätte beträgt zehn Dollar.

PRINCE RUPERT, BRITISCH-KOLUMBIEN

Die Endstation der Grand Trunk Pacific-Eisenbahn an der Pacific-Küste

In der westlichen Hälfte der Neuen Welt giebt es kaum eine Stadt, in welcher sich nicht ein oder mehrere Bürger rühmen dürfen, gesehen zu haben, wie der Platz aus einer Dorfschaft das geworden ist, was er gegenwärtig ist. Aber an dem westlichen Ende der Grand Trunk Pacific-Eisenbahn haben wir die seltene Gelegenheit, eine Stadt, die sicherlich kommen wird, im Voraus zu erblicken und sie in unserem geistigen Auge zu formen.

Prince Rupert ist 550 Meilen nördlich von Vancouver und vierzig Meilen südlich von der Alaska-Grenze gelegen. Der Hafenort is unter demselben Breitegrade wie London gelegen, und er hat ein Klima, dessen Durchschnitts-Temperatur etwa die gleiche ist, wie die der Metropole des britischen Inselreiches.

Die Auswahl dieser Endstation an der Pacific-Küste war eine der wichtigsten Aufgaben, mit welchen die Erbauer dieser nationalen Verkehrsader sich zu beschäftigen hatten. Es mussten viele Dinge dabei berücksichtigt werden. Der Endpunkt der Bahn musste ein Hafen sein, welcher keinem anderen nachsteht, und er musste so gelegen sein, dass der Schienenweg ihn erreichen kann, ohne ernstliche Verlängerung der Bahnlinie oder Vermehrung der Steigungen. Die ganze Nordküste wurde abgesucht, und jeder Hafen sondirt, ehe eine definitive Entscheidung getroffen wurde. Das sehr befriedigende Resultat davon ist, dass die zukünftige Metropole der Nordküste wird auf einen Hafen ausblicken können, welcher allen Hoffnungen, die man nur hegen konnte, entspricht. Wenngleich so gut wie von Land eingeschlossen, hat der Hafen doch eine Fahrstrasse in Breite von einer Meile, und er ist von genügender Grösse, um alle Schiffe aufzunehmen, welche ihn aufsuchen mögen, so gross wie die Entwickelungsfähigkeit dieses neuen Hafens auch ist.

Die Pläne für die Stadt werden vollständig geplant, ehe an irgend welche Bauten geschritten wird, und es wird nichts übersehen, was die Schönheit und die Symmetrie der kommenden Stadt erhöhen kann.

Im Jahre 1905 wurde von der Grand Trunk Pacific-Eisenbahn eine Verwilligung von 10,000 Acres Land in Prince Rupert von der Provinzial-Regierung von Britisch-Kolumbien erlangt, und seitdem sind 14,000 Acres Indianer-Reservationsland dazu gekauft worden, sodass insgesammt etwa 24,000 Acres für die Stadt-Baustelle sowie für die Entwickelung des Hafens zur Verfügung stehen. Gemäss den üblichen Bedingungen für Regierungs-Bewilligungen fällt ein Viertel allen Landes an die Provinz zurück und ebenso ein Viertel der Wasserfront, nachdem die Stadt-Baustelle ausgelegt worden ist.

Der Rechtsanspruch auf das im Interesse der Eisenbahn-Gesellschaft erworbene Land ist auf die Grand Trunk Pacific Town & Development Company, Limited, übergegangen; es ist dies eine zu dem Zwecke organisirte Finanz-Gesellschaft, um unter anderen Dingen die entlang der Grand Trunk Pacific-Eisenbahn gelegenen Ländereien für Stadt-Baustellen zu exploitiren zu entwickeln und unterzubringen, und sämmtliche Aktien der Gesellschaft befinden sich im Besitze der Grand Trunk Pacific-Eisenbahn-Gesellschaft.

Zwischen der Grand Trunk Pacific Town & Land Development Company und der Provinzial-Regierung ist es zu einer Vereinbarung gekommen, welche die Theilung der Wasserfront, wie auf dem beifolgenden Plane angegeben, festsetzt, auch dem Publikum freien Zutritt zu derselben für alle Zeiten sichert. Die Gesellschaft wird von dem Prinzip ausgehen, die Wasserfront-Gelegenheiten eher auf langfristige Termine zu verpachten, als Verkäufe davon zu machen.

Wahrscheinlich ist noch nie zuvor auf den Entwurf einer neuen Stadt so viel Geld und Zeit aufgewandt worden, als wie für die Vorarbeiten in Prince Rupert, nicht nur von der Eisenbahn-Gesellschaft, sondern auch von den Bundes- und Provinzial-Regierungen gewidmet worden ist. Mit dieser Arbeit wurde im Mai 1906 begonnen, als der Stab der Ingenieure

der Gesellschaft als Vorarbeit, um die vorläufige Vermessung zu veranstalten, für seinen Lagerplatz eine Landung und Lichtung herstellte, seit welcher Zeit die Vermessungs- und Lichtungs-Arbeiten ununterbrochen fortgeführt worden sind, mit dem Resultat, dass eine vollständige topographische Vermessung aller Ländereien gemacht worden ist, welche in den Stadt-Bauplatz eingeschlossen sind und ein Areal von 2,000 Acres umfassen, und ist diese Arbeit mit Rücksicht auf den wichtigen Einfluss, welchen dieselbe auf das schliessliche Auslegen der Strassen etc. haben würde, mit grosser Sorgfalt ausgeführt worden.

Das Hydrographische Vermessungsbureau der Bundes-Regierung hat eine vollständige Vermessung des Prince Rupert-Hafens und der Zufahrts Gewässer vorgenommen, welche zeigt, dass der gesammte Hafen von seinem Eingang bis zum äussersten Ende des oberen Hafens, eine Entfernung von 14 Meilen, frei von Klippen oder Hindernissen irgend welcher Art, sowie von genügender Tiefe ist, um einen guten Ankerplatz zu gewähren.

Des Eingang zu dem Hafen ist vollständig gerade, an der engsten Stelle 2,000 Fuss breit, bei einer Minimal-Tiefe von 36 Fuss bei niedrigem Wasser, und für eine Breite von 1,500 Fuss beträgt die Mindest-Tiefe 60 Fuss. Das britische Vermessungsschiff „Egeria", welches in den letzten drei Saisons damit beschäftigt war, eine Vermessung der äusseren Zufahrten des Hafens zu machen, meldet ebenfalls einen ausgezeichneten Zugang durch Brown's Passage.

Ein Langungsdamm von 1,500 Fuss ist erbaut worden, welcher bei äusserster Ebbe eine Tiefe von 26 Fuss hat.

Für vorläufige Neuanlagen sind von der Provinzial-Regierung von Britisch-Kolumbien zweihundert Tausend Dollar bewilligt worden, welcher Betrag für den Bau von Trottoirs aus Holzplanken, sowie für Fahrstrassen, Abzugs und Wasserleitungen, in Vorbereitung für die Eröffnung des Stadtplatzes, verausgabt worden ist, sodass ungleich meisten anderen neuen Städten im Voraus für das gesundheitliche Wohlbefinden und den Komfort einer Bevölkerung von mindestens zehntausend Personen reichliche Vorkehrungen getroffen worden sind; auch sind andere Bequemlichkeiten vorgesehen worden, wie sie nothwendig sein werden, bis die Bevölkerung sich genügend vermehrt haben wird, um den Bau von Erweiterungen dieser Fazilitäten zu rechtfertigen.

Die Lage des Stadtplatzes ist eine malerische. Das Land zeigt eine allmälige Abdachung für Entfernungen von, einer halben Meile bis zu zwei oder drei Meilen. Hier und da erhebt sich der Boden in schroffer Weise, wodurch für das nothwendige Gefälle für Wasser- und Abzugs-Leitungen gesorgt ist, während eine Uferlinie von fünf bis sechs Meilen Umfang um die Front der Stadt herumschwenkt. Die Aussicht von diesen erhöhten Stellen, sowie von der Rückseite des Stadtplatzes ist eine entzückende. Auf dem gegenüberliegenden Ufer schrägen sich Berge nach dem Wasser zu ab. In nordwestlicher Richtung, durch einen mit Inseln besetzten Kanal zu erreichen, liegt das berühmte Indianerdorf Metlakalta, bekannt an der Küste unter Namen der „Heiligen Stadt."

Nach Vollendung der Grand Trunk Pacific-Eisenbahn wird die sich gegenwärtig in ihrer Kindheit befindende Fischerei-Industrie in Prince Rupert und Umgegend eine der grössten in aller Welt sein, und wird sie nicht nur der Bahngesellschaft und ihren Angestellten Beschäftigung gewähren, sondern auch Hunderten von Fischern und Arbeitsleuten, welche nothwendiger Weise ein Heim in Prince Rupert errichten müssen. Zu gegenwärtiger Zeit trifft eine grosse Gesellschaft Vorbereitungen, um sich mit dieser Industrie zu beschäftigen, mit Hauptbureau in Prince Rupert.

Das Produkt der Lachs-Konserven-Industrie hat einen jährlichen Werth von 1,250,000 Dollar, und während der Saison beschäftigt dieselbe mindestens 5,000 Personen. Natürlich wird das einen werthvollen und wichtigen Geschäftszufluss für Prince Rupert bedeuten.

Der Werth dieser Fischerei-Industrien, gelegen am Eingang zu einem der schönsten Häfen der Welt, lässt sich nicht wohl veranschlagen.

Die Holzindustrie dieses Landestheiles befindet sich ebenfalls noch in ihrer Kindheit und innerhalb eines Umkreises von hundert Meilen ist viel Fichten-, Tannen- und Cedernholz zu finden. Zu gegenwärtiger Zeit versorgen eine, 200,000 Dollar kostende Dampf-Sägemühle, gelegen in Prince Rupert, sowie eine andere, einige Meilen entfernt gelegene, mit Wasserkraft betriebene Mühle die lokalen Märkte zu sehr mässigen Preisen. Es lässt sich mit Sicherheit behaupten, dass die Waldungen innerhalb jenes Umkreises genügend Holz produziren werden, um 25 Mühlen mit allem Holz, welches sie schneiden und auf den Markt bringen können, für die nächsten zwanzig Jahre zu versorgen.

In Swanson Bay, in einer Enternung von etwa hundert Meilen, ist eine Holzstoff-Fabrik, welche eine Million Dollar kosten soll, zum Theil vollendet Diese Industrie wird mindestens eintausend Personen Beschäftigung gewähren, und das daraus enstehende Geschäft, nicht nur hinsichtlich der Erzeugung, sondern auch der Beförderung ihres Fabrikates, wird zum grossen Theil seinen Weg durch Prince Rupert nehmen.

Nur Jemand, der mit der Entwickelung der Pacific-Küste vertraut ist, der das Wachsthum ihrer Seehäfen beobachtet hat, bis die Verkehrsziffern jedes der grösseren davon einfach staunenerregend sind, kann völlig die Entwickelungs-Möglichkeiten und -Wahrscheinlichkeiten von Prince Rupert erfassen, ein Hafen, dem ein Weltreich Tribut zollt.

An frischem Wasser ist ein überreicher Vorrath vorhanden, entstammend Gebirgsströmen und Seen mit genügend Wasser für eine Bevölkerung von hunderttausend Personen.

Prince Rupert befindet sich auch an der Route der berühmten Tour „Sail up the Sound," die für ihre wilde Pracht nahezu Alles übertrifft, was in der Welt von dem Deck eines Ozeanschiffes zu sehen ist, während die Züge dieser neuen Eisenbahn eine der schönsten Szenerien, welche auf dem amerikanischen Kontinent zu finden ist, durchkreuzen werden. Von den waldgekrönten Seeländereien von Quebec und Ontario, über die weiten und fruchtbaren Gefilde der Prairie-Provinzen, an den Ufern der mächtigen Ströme des Nordens vorbei, durch den Yellowhead Pass, durch tiefe, dunkle Gebirgsschluchten, woselbst mitten im Sommer von unterhalb

der nach Norden zu gelegenen Fenster des in westlicher Richtung fahrenden Zuges der süsse Duft von wilden Rosen sich einstellen wird, während durch die Südfenster der Reisende auf einen glitzernden Gletscher hinausblicken kann, dessen kaltes Leichentuch bis zum Ufer der Gebirgsströme schleppt, entlang deren Gestade die Züge über diesen kurzen Weg quer durch Canada sich fortbewegen werden. Und derselbe Zug wird den Reisenden bei dem Fuss des Mount Robson vorbeiführen, des höchsten Berges in Canada.

Und über diese Schienen und bis herunter nach Prince Rupert wird sich der Handel des ganzen neuen Westens, bestimmt für den Osten, über die westliche Route so sicher ergiessen, wie die Gewässer der Pacific-Abhänge in das Stille Meer fliessen; aber dieses kommerzielle Wassergebiet wird sich Hunderte von Meilen östlich weiter ausdehnen, als sich die natürliche Wasserscheide erstreckt. Der Mineral-Reichthum der ganzen weiten Gebirgsregion, die Forstprodukte, die Kohle, die Kupfer- und Eisenerze von Nord-Britisch-Kolumbien und des Yukon, sowohl als auch die Lebensmittel-Produkte der Prairie-Provinzen, und die Fisch- und Pelzprodukte des fernen Nordens, kurz der ganze Reichthum an Ausfuhr-Erzeugnissen dieser an natürlichen Schätzen reichen Region muss in westlicher Richtung seinen Ausweg nach dem Meere über Prince Rupert nehmen.

Prince Rupert ist umgeben von einer Gegend, welche an natürlichen Schätzen mannigfaltiger Art reicher ist, als irgend ein der jetzigen Generation bekanntes Land. Und da sich sein Bereich stetig erweitert, dehnt sich der natürliche Handelsbezirk des Hafenplatzes stetig nördlich aus und immer weiter in nördlicher Richtung.

Jeder Reisende und Forscher, welcher in den äussersten Norden eindringt, kehrt zurück mit neuen Erzählungen über das viel verleumdete Land, bis deren Lied des Lobes sich steigert zu einem erhabenen Chorgesang, und schon durch die überwältigende Wirkung des überzeugenden Zeugnisses sind wir gezwungen, zu hören und zu lernen.

In dem Atlin-Distrikt in dem nordwestlichen Winkel von Britisch-Kolumbien befinden sich Bergklippen von Kupfererz, mit so nahezu reinem Kupfergehalt, dass die Ausbeutung mit Anwendung von Dynamit erfolgt. Dort finden sich Schätze von Gold, Silber, Holz und Kohle, was Alles über die Yukon-Bahnverlängerung hereinkommen und seinen Ausweg über dieses neue Thor des Pacific nehmen wird, und alle diese Produkte mögen ihren Weg eventuell in Schiffen nehmen, welche der Grand Trunk Pacific gehören.

Ein anderes Moment zu Gunsten von Prince Rupert ist die grosse Zeitersparniss, welche das Einhalten der nördlichen Route ermöglicht. Die Entfernung von Liverpool bis nach Yokohama über diese Route beträgt 10,031 Meilen, gegen 10,829 Meilen via New York und San Francisco. Zudem erreichen Schiffe, welche die Prince Rupert-Durchfahrt passiren, mit der grössten Leichtigkeit aus einem landumschlossenen Hafen die hohe See, und sie beginnen ihre Fahrt über das Stille Meer näher dem Orient, als ein Schiff, welches zu gleicher Zeit aus einem anderen Pacific-Hafen absegeln würde.

Weil Prince Rupert in seiner Entwickelung zurückgehalten worden ist, weil es Ansiedlern nicht gestattet worden ist, in das Gebiet hineinzustürmen, ehe noch Besiedelung eine Nothwendigkeit war, um sich zu zanken und begierig zuzugreifen und sich in malerischer Konfusion anzusiedeln, wird der Ort sich voraussichtlich in rapider Weise aufbauen. Ungleich einer Ölstadt oder einem Minenlager ist seine Stabilität, seine Zukunft mit Rücksicht auf die Eisenbahn und den Reichthum des Landes der Umgebung schon jetzt gesichert.

Prince Rupert hat zahlreiche Vorzüge. Der Ort hat ein mildes Klima. Er ist neu und anziehungskräftig. Er ist dazu bestimmt, eine Musterstadt im wahren Sinne des Wortes zu werden. Er hütet den, wie man behauptet, schönsten natürlichen Hafen an der Pacific-Küste, wenn nicht in aller Welt. Er ist die Endstation einer transkontinentalen Bahn, welche hinsichtlich Konstruktion des Schienenweges verspricht, Alles zu übertreffen, was in der Beziehung je bisher auf unserem Kontinente versucht worden ist, indem die Bahn von Ozean zu Ozean führt ohne eine einzige Meile von Gebirgssteigung, oder ein Gefälle, welches bei noch so lebhafter Einbildung als ein Hinderniss für den ökonomischen Betrieb der Bahn betrachtet werden kann.

Prince Rupert befindet sich auch am Ende der langen Hafenlinie auf der kürzesten Tour um die Welt. Jeder Reiseplan, welcher die schnelle Umkreisung des Erdballes zu seinem schliesslichen Zwecke macht, muss für seinen rechten Weg Prince Rupert in Betracht ziehen.

Nach diesem Hafen werden die Schiffe der Sieben Meere kommen. Vom Orient kommende Schiffe, beladen mit Seide und Reis, werden bald in diesem prächtigen Hafen vor Anker liegen, um beladen mit Holz wieder fortzusegeln; Schiffe vom Westen, mit den Erzeugnissen des Westens; Schiffe von den Gestaden ferngelegener Kontinente welche über den neuen und malerischen Hafen von Prince Rupert Handel treiben.

Der öffentliche Verkauf von Stadt-Bauplätzen in Prince Rupert wurde im Mai 1909 in Vancouver abgehalten. Bei dem ersten Angebot wurden Bauplätze im Werthe von über eine Million Dollar verkauft. Der für diese Bauplätze bezahlte Preis war im Ganzen höher, als man erwartet hatte, aber inzwischen sind zahlreiche Baustellen zu dem doppelten und dreifachen Betrage des ursprünglichen Ankaufspreises wieder verkauft worden.

Blos ein Jahr alt, nämlich ein Jahr seit dem Verkauf der ersten Baustellen, hat Prince Rupert eine Bevölkerung von nahezu fünftausend. Die beiden Zeitungen, „The Optimist" und „The Empire," von denen die letztere dreimal wöchentlich erscheint, treffen Vorbereitungen für tägliches Erscheinen und sie verwenden für ihre Zwecke drahtlose Telegraphie, bis die Eisenbahn ihre Telegraphenlinien über die Gebirge nach der Küste führen wird.

Nahezu jede Industrie ist bereits in Prince Rupert vertreten. Ein Engroshändler in Viktualien erhielt, bevor die Stadt zehn Monate alt war, von einer New Yorker Firma eine telegraphische Bestellung auf Waaren im Kostenpreise von 140,000 Dollar. Diese Waaren waren für

eine grosse Minen-Gesellschaft bestimmt und sollten nach Alaska und dem Yukon-Gebiete versandt werden. Die Minen-, die Fischerei- und die Holz-Industrien werden zu den in und in der Umgegend von Prince Rupert innerhalb der nächsten Jahre zu entwickelnden Erwerbszweigen gehören.

Auf dem ersten Hundert Meilen westwärts von Prince Rupert werden gegenwärtig die Stahlschienen gelegt, und die Arbeit wird auf den östlichen Abhängen der Rocky Mountains mit Eifer ihrer Vollendung entgegengeführt. Am Ende des Jahres 1909 blieben nur noch etwa vierhundert Meilen zu bauen übrig, um der neuen Bahnlinie den Durchgang nach der Meeresküste zu erschliessen.

---

1 Acre	=	0.4047 Hectar
1 Meille	=	1.609 Kilometer
1 Bushel	=	Zirka 35 Liter

ABTHEILUNG FÜR EUROPÄISCHEN VERKEHR.


J. Renton, ...Generalagent. ....Antwerpen, Belgien, 19-21 Canal des Brasseurs.
Stephens & Walkington ....Belfast, Ireland, 8 Victoria St.
Morrison, Pollexfen & Blair......................Birmingham, England, 6 Victoria St.
J. M. Walker...............Generalagent...........Glasgow, Schottland, 75 Union St.
Wm. Cuthbertson..............Generalassistent.....Liverpool, England, 20 Water St.
F. G. English...............Generalagent........London, England, 44-45-46 Leadenhall St. E.C.
J. W. Dawson..............Agent..............Sheffield, England, 7 Haymarket
A. Valotta ....Agent...................Genua, Italien, Via San Lorenzo II
Pitt & Scott ....Fahrkartenagentur ..Paris, Frankreich, 47 rue Cambon
F. C. SALTER. Chef der Europäischen Verkehrsabtheilung, London, England, 17-19 Cockspur St., S.W.

W. E. DAVIS, Leiter des Personenverkehrs, Montreal, Canada.
G. T. BELL, Hülfsleiter des Personenverkehrs, Montreal, Canada.
W. P. HINTON, General-Passagieragent, Winnipeg, Man., Canada.

)UTHAM PRESS, LIMITED, TORONTO,
CANADA



ARCTIC OCEAN
Beaufort Sea
ALASKA
BERING SEA
GULF OF ALASKA
PACIFIC OCEAN
DOMINION OF
YUKON
MACKENZIE
FRANKLIN
KEEWATIN
BRITISH COLUMBIA
ALBERTA
SASKATCHEWAN
MANITOBA
HUDSON
Great Bear Lake
Great Slave Lake
Coronation Gulf
Prince Albert Sound
SOUTHAMPTON ISLAND
GRAND TRUNK PACIFIC RY.
PRINCE RUPERT
YELLOWHEAD PASS
EDMONTON
Calgary
Prince Albert
WASHINGTON
NORTH DAKOTA
SOUTH DAKOTA
UNITED
ARCTIC OCEAN
SIBERIA
(To Russia)
ALASKA
(To U.S.)
CANADA
Gulf of Anadir
Bering Sea
Sea of Okhotsk
Japan Sea
Prince Rupert
San Francisco
PACIFIC OCEAN



MAP OF THE
Grand Trunk
Pacific Railway
AND BRANCHES
ALSO SHOWING LINES OF THE
GRAND TRUNK RAILWAY
SYSTEM.
The Stovel Co., Engravers, Winnipeg.
HUDSON BAY
JAMES BAY
HUDSON STRAIT
UNGAVA BAY
LABRADOR
NEWFOUNDLAND
GULF OF ST. LAWRENCE
PRINCE EDWARD ISLAND
NOVA SCOTIA
NEW BRUNSWICK
MANITOBA
LAKE SUPERIOR
LAKE HURON
LAKE MICHIGAN
LAKE ERIE
ONTARIO
NORTH DAKOTA
SOUTH DAKOTA
GRAND TRUNK PACIFIC RY
YELLOWHEAD PASS
EDMONTON
TO LIVERPOOL
Chicago
Philadelphia



